VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 42)**

z dnia 14 grudnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 42)

14 grudnia 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju portów morskich;

– informacje Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli:

– „Warunki rozwoju portów morskich”,

– „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Brzezicki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Maciej Karaś** prezes Zarządu Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o., **Maciej Adamkiewicz** szef Biura Zarządzania Gruntami i Nieruchomościami Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Łukasz Cachro** dyrektor Biura Strategii PKP SA, **Grzegorz Dyrmo** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. infrastruktury i zarządzania majątkiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Łukasz Greinke** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Wojciech Grzymkowski** dyrektor zarządu Portu Morskiego Mrzeżyno, **Bożena Jankowska** wiceprezes zarządu ds. finansowych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Jacek Klimczak** przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdańsk, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Artur Lijewski** prezes zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg s. z o.o., **Adam Meller** prezes zarządu – dyrektor naczelny Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Monika Milwicz** zastępca generalnego dyrektora Naczelnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Piotr Nowak** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. finansów i zarządzania finansami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Marcin Osowski** dyrektor ds. infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Zbigniew Piętka** zastępca dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ Solidarność, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** zastępca dyrektora ds. technicznych w Urzędzie Morskim w Gdyni, **Tadeusz Stryjewski** przewodniczący Rady Interesantów Portu Świnoujście, **Krzysztof Szymborski** przewodniczący zarządu Rady Interesantów Portu Gdynia, **Marek Trojnar** szef Biura Strategii i Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Tadeusz Winiarz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK, **Wojciech Zbijowski** inspektor wydziału techniczno-inwestycyjnego w Urzędzie Morskim w Słupsku.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa parlamentarzystów i zaproszonych gości. Witam pana Pawła Brzezickiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Macieja Karasia prezesa zarządu Portu Morskiego w Ustce, pana Macieja Adamkiewicza szefa Biura Zarządzania Gruntami i Nieruchomościami Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, pana Łukasza Cachro dyrektora Biura Strategii PKP SA, Grzegorz Dyrmo wiceprezesa zarządu, dyrektora ds. infrastruktury i zarządzania mająt-

kiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, pana Tomasza Emiljana dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, Łukasza Greinke prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, Wojciecha Grzymkowskiego dyrektora zarządu Portu Morskiego Mrzeżyno, panią Bożenę Jankowską wiceprezes ds. finansowych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, pana Jacka Klimczaka przewodniczącego Rady Interesantów Portu Gdańsk, pana Pawła Krężla zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w MGMiŻŚ, pana Wojciecha Kutyłę wiceprezesa NIK, panią Małgorzatę Lewandowską głównego specjalistę Departamentu Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ, pana Jerzego Lewandowskiego sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Artura Lijewskiego prezesa zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg s. z o.o., Marka Maja doradcę ekonomicznego Departamentu Infrastruktury NIK, Adama Mellera prezesa zarządu – dyrektora naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, panią Monikę Milwicz zastępcę generalnego dyrektora Naczelnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Piotra Nowaka dyrektora ds. finansów i zarządzania finansami, wiceprezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, panią Beatę Orlik koordynator prac w Biurze Kontroli i Audytu Wewnętrznego MGMiŻŚ, pana Marcina Osowskiego dyrektora ds. infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, pana Zbigniewa Piętkę zastępcę dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, pana Mariusza Połoma przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ Solidarność, panią Joannę Rubaj zastępcę dyrektora Departamentu Planowania GDDKiA, panią Annę Stelmaszyk-Świerczyńską zastępcę dyrektora ds. technicznych w Urzędzie Morskim w Gdyni, pana Tadeusza Stryjewskiego przewodniczącego Rady Interesantów Portu Świnoujście, pana Krzysztofa Szymborskiego przewodniczącego zarządu Rady Interesantów Portu Gdynia, pana Marka Trojnara szefa Biura Strategii i Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, pana Tadeusza Winiarza wicedyrektora Departamentu Infrastruktury NIK oraz pana Wojciech Zbijowski inspektora wydziału techniczno-inwestycyjnego w Urzędzie Morskim w Słupsku.

Witam państwa bardzo serdecznie. Stwierdzam kworum. W porządku dziennym mamy dwa punkty – informację Ministra Gospodarki morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju ortów morskich; a także informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli: „Warunki rozwoju portów morskich", „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej".

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja akceptuje proponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę, zatem przystąpimy do realizacji przedstawionego porządku obrad. Bardzo proszę pana ministra Pawła Brzezickiego o zabranie głosu.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Brzezicki:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, szanowni goście. W sierpniu br. na prośbę pani przewodniczącej pozwoliłem sobie przedstawić bardzo szeroki materiał na temat funkcjonowania polskich portów o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania gospodarki narodowej. Materiał zawierał szereg wykresów, tabel, danych statystycznych. Jeśli państwo pozwolą, pozwolę sobie skrócić ten materiał w swoim wystąpieniu.

Funkcjonowanie portów i przystani morskich reguluje ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. Ustawa określiła zasady tworzenia podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, ich organizację i funkcjonowanie. Zgodnie z ustawą, portami o podstawowym znaczeniu są porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, do których zarządzania, na podstawie art. 13 wyżej wymienionej ustawy, powołano spółki akcyjne o charakterze użyteczności publicznej, tj. zarządy morskich portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Te cztery główne porty są ważnymi punktami bazowymi sieci transportowej TNT, co daje możliwość dofinansowania ze środków unijnych oraz podnosi rangę wśród europejskich portów.

Źródłem finansowania inwestycji portowych oraz inwestycji dostępowych są środki z budżetu państwa, Unii Europejskiej oraz środki własne. Dane Zarządu Morskich Por-

tów Szczecin – Świnoujście SA za okres od stycznia do listopada: przeładunki 22 mln ton, kontenery 82 529 TEU, pasażerowie 962 tys., statki z ładunkiem zawijające do portu – 7540. To jest aktywność operacyjna portu. Jeśli chodzi o zrealizowane inwestycje, współfinansowane ze środków UE, były one następujące: rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie, przebudowa infrastruktury kolejowej w Szczecinie i Świnoujściu, budowa infrastruktury terminali portowych (miejsc postojowych) w Szczecinie i Świnoujściu.

Planowane inwestycje to: rewitalizacja wykorzystywanych już gospodarczo terenów portowych, rozwój działalności portowej na wolnych terenach portu szczecińskiego, które posiadają bezpośredni dostęp do akwenów; rozwój portu zewnętrznego w Świnoujściu; rozwój działalności portowej na terenach zlokalizowanych na bezpośrednim zapleczu, które nie mają bezpośredniego dostępu do nabrzeży portowych.

Dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA za okres od stycznia do listopada 2016 r. Przeładunki – 17,7 mln ton, kontenery – 584 tys. TEU, pasażerowie – 643 tys. osób, statki zawijające do portu z ładunkiem – 2910, bez ładunku – 300. Port w Gdyni jest uniwersalny. Specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, zjednostkowanych oraz ładunków ro-ro. Mając na uwadze powyższe, obecnie realizowany jest wspólnie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA oraz dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni projekt współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego – Infrastruktura i Środowisko – pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych portu Gdynia (etap I-III). Planowany zakres projektu obejmuje m.in. pogłębienie toru podejściowego do portu Gdynia do 17 m. oraz kanału portowego do głębokości 16 m.

Dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA za okres od stycznia do listopada, dotyczące aktywności portu. Przeładunki – 34 mln ton, kontenery 1200 tys. TEU, pasażerowie – 110 tys., statki zawijające do portu – 2238 z ładunkiem oraz 630 pustych. W porcie gdańskim realizowane są następujące inwestycje: modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w porcie wewnętrznym, rozbudowana i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w porcie zewnętrznym.

Pozostałych portów morskich jest 29. Nie mają one podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Największe z nich Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg, Police, Stepnica, Ustka, Władysławowo. Oprócz portów morskich na polskim odcinku wybrzeża morskiego oraz nad zalewami funkcjonują morskie przystanie rybackie. Część portów niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki rozwinęła funkcję transportową oraz przeładunkowo-składową. Są to m.in. Police, Kołobrzeg, Darłowo i Elbląg. Pozostałe porty realizują funkcję obsługi rybołówstwa, związaną z obsługą żeglarstwa oraz funkcje obsługi pasażerskiej. Przystanie morskie to w większości struktury jednofunkcyjne obsługujące rybołówstwo.

Zgodnie z art. 23 ustawy o portach i przystaniach morskich, o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi decyduje gmina. W przypadku niepowołania podmiotu zadanie wykonuje dyrektor urzędu morskiego wraz z gminą. Należy podkreślić, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzi prace nad programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020, z perspektywą 2030 r., którego głównym celem będzie poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Chcemy przekazać projekt programu podniesienia konkurencyjności do końca I kwartału przyszłego roku.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Oddam głos panu wiceprzewodniczącemu Aziewiczowi. Czy ktoś z państwa posłów chciałby również zabrać głos? Dobrze.

Pan poseł Aziewicz, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo. Moje pierwsze pytanie dotyczy materiału, który został przedstawiony nam przed dzisiejszym posiedzeniem. Materiał podpisał pan mini-

ster Brzezicki. Przeczuwał, że pan minister go nie przeczytał albo nie zauważył błędów, które dostrzegłem. Ważne jest, żeby komisja sejmowa mogła mieć zaufanie do cyfr, które są nam przedstawiane. Z oczywistych względów skupiłem się na porcie gdyńskim, ale chyba nie tylko gdyńskiego to dotyczy. W tabelce dotyczącej przeładunków w porcie Gdynia w okresie od 30 czerwca 2004 r. do 31 grudnia 2016 r. dane opisane jako półroczne są w rzeczywistości całoroczne. To powoduje spory galimatias. Próbowałem coś policzyć, zweryfikować współczynniki, ale nic mi nie wychodzi.

Mam wrażenie, że port gdyński w 2015 r. w ciągu całego roku przeładował 18,2 mln ton, a tu jest napisane, że w ciągu półrocza przeładował 19,603 mln ton. Może źle to rozumiem? Staram się ogarnąć te cyfry i porównać z danymi, które posiadam. Średnio to się zgadza, co trochę kompromituje ministerstwo, w największym stopniu departament, który przygotowywał materiał.

Ponadto w materiale nie ma informacji o spółkach zależnych, a jest to temat gorący. Interesujemy się jakością nadzoru właścicielskiego, który pan minister sprawuje nad portami morskimi i spółkami zależnymi. Szczególnie w spółkach zależnych dochodzi do wielu kontrowersyjnych zdarzeń. Żeby poważnie rozmawiać, dobrze byłoby uzyskać pełną listę spółek, bo nie wszystkie zostały sprywatyzowane, i osób, które pełnią funkcje w organach spółek. W przypadku portu gdańskiego sprawa powołania do rad nadzorczych spółek zależnych osób nieposiadających wymaganych uprawnień była głośno dyskutowaną w pomorskich mediach. Były wymienione te osoby i pokazane ich kwalifikacje, dosyć kompromitujące z perspektywy podmiotów, które podjęły decyzję o takich nominacjach. Mówię to z bólem.

Wiem, że ministerstwo interweniowało – chwała panu ministrowi za to – i te osoby zostały odwołane. Potem nastąpiła zmiana ustawy dopasowująca prawo do kompetencji tych osób. Jestem bardzo ciekaw, czy po zmianie ustawy, którą prowadził pan poseł Horała, te osoby wrócą do rad nadzorczych spółek zależnych od portu w Gdańsku. Patrzę na to, równolegle pracując w Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa nad nową ustawą o zarządzaniu mieniem państwowym, która – jak twierdzą jej autorzy – podnosi wymogi niezbędne do zasiadania w organach spółek Skarbu Państwa i podmiotów od nich zależnych.

Jest sporo znaków zapytania. Mam żal do pana ministra w związku ze sposobem odpowiedzi na moje interpelacje. Zadawałem konkretne pytania dotyczące kwalifikacji poszczególnych osób. Najprostszą odpowiedzią, jeśli nie macie państwo nic do ukrycia, jest przesłanie cv tych osób, pokazanie ich kwalifikacji w standardzie powszechnie przyjętym w gospodarce, a nie pisanie do mnie, że kwalifikacje są uznane za wystarczające i wszystko jest fajnie. Fajnie nie jest. Zadawałem konkretne pytania, chociażby o osobę, która pełniła funkcję wiceprzewodniczącego rady nadzorczej portu w Gdyni i została prezesem spółki zależnej, dodatkowo weszła do rady nadzorczej innej spółki, w której port gdyński ma udziały. Stało się to w bardzo dziwnym trybie.

Jeśli poseł na Sejm RP, posiadający mandat ze strony mieszkańców, pisze w tej materii do pana ministra i do pani premier, to wypadałoby przeprowadzić w spółce kontrolę i dokładnie sprawdzić, czy nastąpiło naruszenie prawa, czy nie. Samo przekazanie informacji, że ta osoba złożyła dzień wcześniej rezygnację, jest niewystarczające w kontekście niepokoju o naruszenie prawa, którym się podzieliłem. Tak naprawdę kluczem jest, kiedy informacja o tym zdarzeniu – o złożeniu rezygnacji wpłynęła do organów spółki, kiedy zapoznał się z nią minister, członkowie rady nadzorczej. To wszystko powinno w firmie być udokumentowane i nie powinno być żadnym problemem wydobycie z firmy takich dokumentów.

Z przyjemnością przeproszę, jeśli nie miałem racji i wyraziłem nieuzasadniony niepokój albo osoby, które spowodowały naruszenie prawa, poniosą konsekwencje. To jest poważny problem.

Niepokoją mnie również kwestie związane z trochę innym wątkiem aktywności naszej Komisji i pana ministra, mianowicie próbami sfinansowania programu przywrócenia żeglowności naszym rzekom ze środków portów morskich. Pan minister Materna na posiedzeniu Senatu wprost powiedział, że będzie oczekiwał zaangażowania portów morskich w sfinansowanie bardzo obszernego programu doprowadzenia dróg śródlą-

dowych do IV klasy żeglowności. Rozmawiamy o 70 mld zł. Mam świadomość, że państwo nie liczycie na to, że z portów morskich wydobędziecie 70 mld zł, ale porty morskie mają inne zadania, inne wyzwania. Mają przed sobą potężne programy inwestycyjne. Obawiam się, że minister gospodarki morskiej, pełniąc funkcję regulatora i jednocześnie właściciela, może utworzyć z podległych mu przedsiębiorstw coś w rodzaju zakładu budżetowego, gdzie będzie przesuwał pieniądze z jednej szufladki do drugiej.

Może znowu się mylę, ale jeśli tak jest, postrzegam to jako zdarzenie bardzo niepokojące. Porty morskie są spółkami prawa handlowego. Mają jasno określone cele swojej aktywności. To nie może i nie powinno tak być, że minister zwraca się o sfinansowanie studium wykonalności dla zupełnie innych przedsięwzięć. Jest to istotne zwłaszcza w kontekście Gdyni, która nie leży nad Wisła. Może w przypadku Gdańska łatwiej byłoby o takie uzasadnienie.

Tych niepokojów jest sporo. Jeśli chodzi o wymianę menadżerów, nie ukrywam, że mam potężny żal o wyrzucenie z pracy Janusza Jarosińskiego, który przepracował w porcie 30 lat, przeprowadził potężne programy inwestycyjne, osiągał rekordowe wyniki. Mogę przyjąć do wiadomości, że zmienił się układ sił na scenie politycznej i rządząca ekipa ma prawo do zmian kadrowych i dobrania sobie takich ludzi, z którymi chce współpracować, natomiast docierały do mnie informacje o uzasadnieniu tej decyzji i poczułem się oburzony.

Obciążanie Jarosińskiego odpowiedzialnością za to, że spadły przeładunki w segmencie kontenerowym w sytuacji, kiedy w efekcie globalnych porozumień spadały na całym świecie i na Morzu Bałtyckim, wydaje mi się przesadne. Podobnie jak argument, że Gdynia podobno osiągnęła najgorszy wynik z wszystkich portów morskich. Przez 8 lat kierowałem Komisją Skarbu Państwa, ale nigdy nie sądziłem, że mamy do czynienia z rankingiem w zakresie wyników portów morskich. Każdy z portów ma swoją specyfikę. Proste porównywanie Gdyni z Gdańskiem jest bezzasadne, bo Gdańsk ma zupełnie inne możliwości rozwojowe. Porty te funkcjonowały raczej w sposób komplementarny. Jeśli ktoś ma taką wiedzę i formułuje na jej podstawie oceny, to chętnie zapoznałbym się z jego szczegółowym tokiem rozumowania, które doprowadziło do takiego wniosku. Wyjdę z tego bogatszy o jakąś wiedzę.

Zarzucono też Jarosińskiemu odpowiedzialność za opóźnienia w budowie obrotnicy. Przed 8 lat przyglądałem się temu, jak Jarosiński z wielką pasją zabiegał o to, żeby w porcie gdyńskim powstała obrotnica. Wiele zależało od innych instytucji, które w tym procesie brały udział, obecnie – od syndyka upadłej Stoczni Marynarki Wojennej. Wedle mojej aktualnej wiedzy rozmowy z panią syndyk nie przebiegają łatwo. Wkrótce może się okazać, że nowy zarząd portu ma kłopoty z budową obrotnicy. Nie chciałbym w podobny sposób politykować, przerzucając odpowiedzialność na nowe władze. Przeczuwam, że nie jest to jednoznaczne.

Przeczuwam, że tych wątków i pytań jest sporo. Lepiej by się pracowało, gdybyśmy otrzymali materiał bardziej pogłębiony, o co serdecznie wnoszę.

Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Proponuję zebrać 3-4 wypowiedzi, do których następnie pan minister by się ustosunkował.

Pan poseł Obrycki, Marchewka, Horała. Potem wypowiedź pana ministra.

Poseł Norbert Obrycki (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, w kwestii rozwoju portów resort ogranicza się do opisu i wyszczególnienia inwestycji infrastrukturalnych, o których decyzje podjęto często w poprzednich latach i je zrealizowano. Chciałbym zadać pytanie o szerszy kontekst – o znaczenie portów dla aglomeracji miejskich, obok których czy w których się znajdują. Nie ma informacji – zakładam, że może się to znaleźć w dokumencie, który pan zapowiedział do końca I kwartału przyszłego roku – o zakresie koordynacji i kompatybilności aktualnej strategii rozwoju portów ze strategiami rozwoju miast: Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia. Rozwój portów w sposób znaczący wpływa na rozwój tych aglomeracji.

Z punktu widzenia Szczecina i Świnoujścia ciekawy jest fakt istnienia korpusu Północ – Wschód NATO. Czy w związku z tym istnieją jakieś parametry infrastruktury wymagane przez sam Sojusz, jeśli chodzi o strategiczną rolę tego portu?

Chciałbym również nawiązać do podkreślanego przez pana ministra znaczenia portu w Policach. Co prawda ten port nie ma podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, zatem formalnie nie ma znaczenia, ale faktycznie ma. Zapewne znane są panu ministrowi plany inwestycji części portowej Grupy Azoty Zakładów Chemicznych Police opiewającej na 300-400 mln zł. Ten port w przyszłych latach ma mieć kluczowe znaczenie dla przemysłu chemicznego w Polsce i być może w Europie. Chciałbym, żeby pan minister odniósł się do tego faktu. W kontekście Konwencji AGN, którą prawdopodobnie uchwalimy na tym posiedzeniu Sejmu, ta sprawa nabiera szczególnego znaczenia.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie, pani przewodnicząca. Panie ministrze, rozmawiając o portach, należy patrzeć w perspektywie długofalowej na to, co będzie się działo w przyszłości. Chciałbym wrócić do deklaracji, które padły ze strony kierownictwa resortu w kwestii programu dotyczącego utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2017-2028. Według informacji, które zostały nam przekazane, planowane było przyjecie programu przez Radę Ministrów do końca br., aby od 2017 r. przeznaczać stale pieniądze w programie na pogłębienie toru wodnego w rejonie ujścia Odry. Kierownictwo resortu planowało podjęcie działań, które pozwoliłyby na inne przeznaczanie pieniędzy na ten cel niż uruchamianie tzw. rezerwy celowej.

Chciałbym zapytać pana ministra, czy program został wpisany do budżetu na 2017 r.? Czy zostały zapewnione środki w budżecie? Czy realizacja nastąpi zgodnie z harmonogramem na lata 2017-2028? To był projekt, który został przygotowany przez Urząd Morski w Szczecinie.

Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Horała, bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Chciałbym zabrać głos w odniesieniu do pytań pana posła Aziewicza. W wypowiedzi pana posła zawartych było szereg tez i twierdzeń, których nie można zostawić bez odpowiedzi. Te tezy mogą bowiem zacząć uchodzić za stan faktyczny, a tak nie jest.

Pierwsza kwestia dotyczy trójmiejskich mediów, które rzekomo donosiły o kontrowersjach wokół zmian personalnych w zarządach portów. Bądźmy ściśli: było to jedno medium – „Gazeta Wyborcza". Po moim poprzednim wystąpieniu sejmowym nawet rozmawiałem z panem redaktorem. Zakładam pełną dozę dobrej woli z jego strony i brak koneksji. Niemniej, ustawienie takiej sekwencji wypowiedzi polityków PO wskazuje na daleko idący związek i symbiozę. Co nowa wypowiedź, to nowy artykuł, a potem nowa wypowiedź na podstawie artykułu. Tym sposobem powstają kontrowersje. Chciałbym, żeby była jasność, na czym tzw. kontrowersje polegają.

Jeśli chodzi o powołania do rad nadzorczych spółek zależnych w porcie w Gdańsku i późniejsze odwołania, warto pozyskać informację od pana ministra bądź od pana prezesa. Muszę odpowiedzieć na twierdzenie o kompromitujących kwalifikacjach. Interesowałem się tym, ponieważ moje nazwisko było w sposób nieuzasadniony, ale zamieszane w tę sprawę. Chcąc, nie chcąc, musiałem posiąść tę wiedzę, żeby móc się bronić przed tego rodzaju oskarżeniami. O ile jest kwestia wątpliwości formalnych, które zostaną – mam nadzieję – wyjaśnione przez osoby kompetentne, o tyle kwestia kwalifikacji, o których pan poseł tak sobie lekko wspomina i w sposób graniczący z naruszaniem dóbr osobistych osób, o których mówimy, nie może być podawana w wątpliwość. Pan poseł twierdzi, że ich kwalifikacje są kompromitujące, a mówi np. o osobie, która ukończyła trzy kierunki, w tym ekonomię, jest audytorem wiodącym systemów zarządzania jako-

ścią. Inna osoba to ekonomista z doświadczeniem w audytach w firmie wielkiej czwórki. Kolejna osoba – inżynier z doświadczeniem w prowadzeniu działalności gospodarczej, zajmująca wysokie kierownicze stanowiska w administracji państwowej.

To są poważni ludzie. Proszę o uważność w wypowiadaniu słów, bo dotyczy to konkretnych ludzi, którzy mogą poczuć się urażeni tym, że ich dobra osobiste zostały naruszone.

Pan poseł użył sformułowania „wyrzucenie z pracy" w odniesieniu do byłego prezesa Janusza Jarosińskiego. Ze środowiska portowego docierają do mnie inne wiadomości. Słyszałem, że były pan prezes nadal pracuje w porcie w Gdyni. Prosiłbym o wyjaśnienie, czy tak jest w istocie, na jakim stanowisku i na jakich zasadach obecnie wykonuje pracę.

Jeśli mówimy o zaszłościach portu w Gdyni i spadku załadunków, nie sposób nie zauważyć, że był to nie tylko ogólnoświatowy trend polegający na odchodzeniu od połączeń feederowych i przechodzeniu na bezpośrednie połączenia oceaniczne organizowane przez znacznie większe statki, na to Gdynia nie była gotowa i nadal nie jest. Trwa proces powiększania obrotnicy i pogłębianie kanału portowego. Będąc radnym miasta Gdyni i pracując w środowisku portowym, nie dostrzegałem tego, by zarząd portu w sposób odpowiednio szybki i stanowczy reagował i podjął niezbędne inwestycje. Kiedy już podjął, szło to jak po grudzie. Nie mnie oceniać, czy wszystkie środki służące zachęceniu zainteresowanych podmiotów do współpracy zostały użyte. Może tak, może nie. Nie miałem bezpośrednich informacji od pana prezesa.

Mija już 10 lat od momentu, kiedy zaczęto mówić o potrzebie takich działań, a inwestycja nie została zrealizowana. Związek miedzy tym faktem a spadkiem liczby przeładunków, odejściem kolejnym armatorów np. do portu w Gdańsku jest oczywisty.

Wydaje mi się, że niezręcznością jest z poziomu posłów tak daleko ingerować w kompetencje rad nadzorczych. Ja też czuję się niezręcznie, ale muszę, żeby pewne tezy nie pozostały bez odpowiedzi. Zmiany personalne w zarządach to kwestia postępowań konkursowych i decyzji uprawnionych organów spółki. Myślę, że z pozycji posłów nie powinniśmy ingerować, sterować, próbować wpływać, mówiąc, że zmiana nam się podoba bądź nie. Korzystając z szeroko pojętej wolności słowa, mamy prawo do takiej oceny. Niemniej są to kompetencje organów spółki.

W ostatniej sprawie chciałbym zgodzić się z panem posłem i poprosić o szczegóły. Pan poseł stwierdził, że w spółkach zależnych doszło do wielu kontrowersyjnych zdarzeń. Zgoda, działo się tak pod rządami poprzedniego rządu i poprzednich zarządów tych spółek. Musiałem pozyskać informacje, aby móc bronić się przed oskarżeniami w tzw. trójmiejskich mediach, a konkretnie w jednym medium. Skorzystałem z uprawnień przysługujących mi z art. 19 i 20 ustawy o sprawowaniu mandatu posła i senatora.

Wystąpiłem do spółki zależnej portu w Gdańsku – Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Rezerwa" z prośbą o dostęp do pomieszczeń i dokumentów. Zapoznałem się z nimi. Stan spółki, jaki przejęły nowe władze, podniósł mi włosy na głowie. Nie chcę wchodzić w szczegóły, gdyż jest to objęte tajemnicą handlową. Była to spółka regularnie ponosząca straty, prowadząca nieracjonalną gospodarkę na poziomie działania na szkodę spółki, przynosząca spory pracownicze.

Pozwolę sobie podać jeden szczegół, na który natrafiłem, żeby unaocznić, jaki to był ten znakomity poziom zarządzania poprzedników, który rzekomo został zaburzony. Spółka do wykonywania stale realizowanych przez siebie, powtarzalnych zleceń wynajmowała jednostkę sprzętu z operatorem, mając na stanie i na etacie operatora o takich samych uprawnieniach, który w związku z tym nie miał co robić, i płaciła za tę jednostkę sprzętu trzy razy tyle, ile wynosi rynkowa rata leasingowa, gdyby wzięła ten sprzęt w leasing. Nowe władze spółki próbują wychodzić z dołka, uzdrowić sytuację w spółce. Niektóre ruchy są bardzo oczywiste i proste i przynoszą już dobre efekty.

Mam prośbę o naświetlenie sytuacji w spółkach zależnych oraz kontrowersyjnej sprawy niedoszłej prywatyzacji spółki Port Gdański Eksploatacja SA, sytuacji zastanej w tej spółce i kłopotów, z jakimi się boryka w wyniku decyzji poprzednich zarządów.

Mieliśmy specjalne posiedzenie Komisji dotyczące nienależnego, nadmiernego i wstecznego naliczenia przez pana prezydenta miasta Gdańska podatku od nieruchomości

od obiektów infrastruktury portowej. Stąd prośba do zarządu portu, aby przedstawić, jak wygląda obecnie sytuacja sporu prawnego. Czy te środki zostały już dla portu odzyskane?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Aziewicz, ad vocem.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Widzę powtarzalność sytuacji, w której zadaję rządowi pytania o kadry w radach nadzorczych spółek portowych, a odpowiada nie pan minister, tylko pan poseł Horała. To zdarzało się już wielokrotnie, choć pan poseł Horała twierdzi, iż posłom nie wypada zajmować się tymi sprawami. Żeby rozładować napięcie, które powstało w kontekście tego, czy nie krzywdzę kogoś przypadkiem, mówiąc o kwalifikacjach, po prostu odczytam informację, która jest powszechnie dostępna, a pozyskałem ją z artykułu w gazecie.

„Jeśli chodzi o radę spółki zależnej od portu Gdańsk, zwolnieni zostali: Julian Skelnik dawny wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, który kierował Organizacją Portów Bałtyckich i jest konsulem honorowym Danii w Gdańsku, pani Karolina Gościniak doktor zarządzania z bogatym doświadczeniem w nadzorze nad spółkami. Ich miejsce zajęli: Michał Bełbot, radny PiS-u w Gdyni, 31-letni były asystent Marcina Horały, posła partii Jarosława Kaczyńskiego. Ekonomista i historyk, pracował w spółkach należących do grupy SKOK. Kilka miesięcy temu został doradcą zarządu spółki Energa Oświetlenie kontrolowanej przez polityków PiS-u. Zmieniona rada zdążyła powołać na wiceprezesa spółki Wojciecha Gończa, który przed laty zasiadał w radzie nadzorczej SKOK Eurokredyt, a w ostatnich wyborach kandydował z listy PiS-u na radnego Kościerzyny […]

Kolejna spółka to Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Rezerwa” […] Członkami rady zostaje m.in. dwóch działaczy PiS-u z Gdyni:

– Marek Dudziński, 24-letni radny dzielnicowy w Gdyni, student ekonomii i politologii. Znany z tego, że ostatnio złożył doniesienie do prokuratury o popełnieniu przestępstwa przez grupę Behemoth w związku ze znieważeniem publicznym godła narodowego. Teraz stanął na czele rady nadzorczej Rezerwy,

– Roman Dambek, sekretarz zarządu powiatowego PiS-u w Gdyni, asystent Anny Fotygi, współpracownik Janusza Śniadka”.

To tyle. Dalej cytował nie będę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

„Gazeta Wyborcza”…

Poseł Marcin Horała (PiS):

Krótko ad vocem. To jest właśnie ten artykuł z „Gazety Wyborczej”. Cóż mogę powiedzieć, panie pośle? Daje pan zbyt dużą wiarę temu, co pisze „Gazeta Wyborcza”. Tam są kłamstwa. Na przykład pan Paweł Żytkiewicz nie jest członkiem PiS w Gdyni, a tym bardziej szefem młodzieżówki w Gdyni, jak to zostało opisane. Pan Marek Dudziński został przedstawiony jako człowiek 24-letni, który złożył doniesienie do prokuratury w sprawie „Behemota”. Nie napisano, że jest absolwentem ekonomii i że pracował w jednej z firm wielkie czwórki przy audytach dużych banków. Obecnie jest specjalistą ds. rozliczeń w duzej firmie ubezpieczeniowej.

To akurat osoby, które zdarzyło się, że znam. Wielu nie znam. Podejrzewam, że poziom wiarygodności tych informacji jest podobny.

Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę zatem o przedstawienie cv tych osób, o co już prosiłem pana ministra.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jak „Wyborcza” zacznie o mnie pisać dobrze, to będę się martwić.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Za chwilę zajmę się tabelą i sprawami merytorycznymi.

Kilkakrotnie wychwyciłem w wypowiedzi pana wiceprzewodniczącego Aziewicza sformułowanie „naruszenie prawa". Jeśli dochodzi do naruszenia prawa, proszę to zgłosić. Prokuratura gdańska chętnie się tą sprawą zajmie.

Wracając do meritum, jeśli chodzi o wiarygodność danych, rozumiem, że kwestionowana jest tabela ze str. 17 opracowania. Liczba 19 mln ton dotyczy okresu między 30 czerwca 2014 r. a 30 czerwca 2015 r. Jest to liczba wiarygodna, ponieważ dotyczy 12 miesięcy. 9,5 mln to przeładunek między styczniem a czerwcem 2014 r. Przepraszam. Nie wiem, dlaczego pan tak to zrozumiał.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W takim razie przepraszam.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Ja przepraszam, bo być może tabela nie była dobrze objaśniona.

Jeśli chodzi o rozwój portu w Gdyni i kwestionowane elementy związane z upadłością Stoczni Marynarki Wojennej, to państwo przez kilka lat bawiliście się z panią syndyk w taką czy inną zabawę. Jest to konglomerat spraw związanych zarówno z obronnością, jak i gospodarką morską, infrastrukturą i musi być traktowany całościowo. Udało nam się przyspieszyć rozwój sytuacji wokół Stoczni Marynarki Wojennej i rozwoju portu w Gdyni. Nasz resort znalazł trzy uchybienia prawne, trzy naruszenia prawa pani syndyk i trzykrotnie zawiadomił prokuraturę o naruszeniu prawa przez panią Smółkę. Jedna sprawa już jest w toku. Dotyczy wprost niegospodarności. Inna dotyczy „oszukiwania" Skarbu Państwa.

Opcja polityczna, która ma dziś władzę, poprosiła ministra sprawiedliwości – prokuratora generalnego o przystąpienie do procesu upadłości. Efekty są takie, że w dniu wczorajszym Rada Ministrów zajęła się tą sprawą. Nie jestem w tej chwili w stanie zacytować ustaleń w Rady Ministrów, ale wiem, że rozwiązania będą pozytywne. Pozwolą na utrzymanie terenu Stoczni Marynarki Wojennej i produkcji w stoczni pod kontrolą Skarbu Państwa. Sądzę, że wkrótce dowiecie się państwo o przyjętych rozwiązaniach. Mam pewność, że bardzo szybko przystąpimy do budowy obrotnicy. Główną przeszkodą była pozycja syndyka w Stoczni Marynarki Wojennej.

Co do niepokojącej pana wiceprzewodniczącego kwestii funkcjonowania portów i zaplecza rozumianego jako żegluga śródlądowa, nie mogę zgodzić się, jako ekonomista transportu morskiego, ze stwierdzeniem, że żeglowność rzeki Wisły nie wpływa na dostępność do portu Gdynia, niezależnie od odległości portu od ujścia Wisły. Jeśli chodzi o możliwość wydatkowania środków przez porty na ten cel, pragnę zwrócić uwagę, że zarządy portów morskich wydatkowały pieniądze w zeszłym roku, dwa lata temu, trzy lata temu na różne projekty związane z dostępnością do portów morskich, zarówno od strony morza, jak i od strony lądu, z uwzględnieniem żeglugi śródlądowej. Mam opracowania przygotowane przez poprzednie zarządy portów dotyczące rzeki Odry i rurociągu Nord Stream I i II, które nie leżą w granicach portu morskiego.

Z ustawy wynika, że porty morskie mogą inwestować w elementy w granicach portu morskiego, ale także w rozwój. Nikt nie spodziewa się, że port morski wyłoży miliardy na rozbudowę sieci połączeń śródlądowych, bo nie jest to możliwe. Jeśli już, to wyłoży dużo mniejsze środki w celu przygotowania opracowania, które wskaże kierunki dotychczas nieznane. Tak naprawdę rzeki mają służyć portom. Chcemy wiedzieć, jak to może optymalnie funkcjonować i co trzeba zrobić z punktu widzenia portów morskich i dostępności od strony zaplecza.

Jeśli chodzi o koordynację planów rozwojowych portów z planami miast, w materiale jest mowa o konkurencyjności polskich portów. Obecnie mamy dwa zlecenia na dokonanie analiz, które dotyczą konkurencyjności portów morskich w trochę innym ujęciu niż było to robione do tej pory. Dotychczas port morski traktowany był jako narzędzie, czyli zestaw środków, sił, materiałów, który jest w stanie wykonywać określony przeładunek. Obecna analiza dotyczy również konkurencyjności portów morskich w ujęciu ekonomiki portów morskich, tzn. konkurencyjności wobec portów sąsiednich – Goteborg, Malmo, Kaliningrad. Istotne jest, w których obszarach tkwią możliwości aktywizacji w celu podniesienia konkurencyjności wobec sąsiedztwa.

Jeśli chodzi o współpracę z urzędami miast, pragnę zwrócić uwagę, że w zarządach portów morskich zasiada, co prawda w mniejszości, ale spora grupa przedstawicieli miast. Przewodniczącymi rad nadzorczych portów morskich są prezydenci miast. W Gdańsku jest pan prezydent Adamowicz. Nie sądzę, aby nie zwracano na to uwagi. Istnieje ścisły związek między miastem i portem na poziomie zarządczym.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie ma już tego związku, gdyż zmieniliście ustawę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Przepraszam?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zgodnie ze zmianą ustawy o działach, której wnioskodawcą był pan poseł Horała, wyrzuciliście państwo samorządowców z funkcji, o których wspominał pan minister. Samorządowcy nie będą zasiadali w radach nadzorczych spółek portowych w liczbie większej niż jedna osoba. To wynika z układu kapitałowego. Takie rozwiązanie przyjął Sejm na wasz wniosek. Nie będziecie już przewodniczących rad spośród samorządowców. To zostało ustawowo zmienione.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Byłem posłem wnioskodawca tej ustawy, więc muszę sprostować. Po pierwsze, nie jest tak, że nie będą przewodniczącymi, tylko zniesiony zostanie ustawowy obowiązek, żeby byli przewodniczącymi. Rady nadzorcze będą mogły w sposób nieskrępowany wybierać przewodniczących.

Po drugie, nie jest tak, że istnieje zakaz zasiadania przedstawicieli samorządów, tylko wprowadzono w ustawie przepisy, które wiążą reprezentację w radzie z udziałami w spółce. Spowoduje to, że udziałowcy rażąco mniejszościowi nie mogą mieć nadmiernej w stosunku do swoich udziałów reprezentacji w radach nadzorczych. Przy czym uczyniono ukłon w stronę samorządów. Otóż pomimo mizernych udziałów co najmniej jeden przedstawiciel samorządu musi zasiadać w radzie nadzorczej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, rozumiem państwa polemikę. Pewne kwestie trzeba wyjaśnić, natomiast pan minister nie ma zbyt dużo czasu, zatem wolałabym oddać głos panu ministrowi. Polemiki mogą odbywać się później w naszym gronie.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Jeśli chodzi o port Police, wzrasta jego ranga, jeśli chodzi o przeładunki chemiczne. Prawdopodobnie będzie mógł być kwalifikowany za kilka lat jako port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Główną przeszkodą w rozwoju portu jest sieć kolejowa, która wymaga takich nakładów inwestycyjnych, których przedsiębiorstwo zarządzające portem nie jest w stanie ponieść. Prowadzone są rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa w kontekście sieci kolejowej w porcie i mostu w Podjuchach. Wiemy, jakie jest znaczenie portu. Proszę nas nie posądzać o brak szacunku do rosnącej roli tego portu. Zdajemy sobie z tego sprawę. Te kwestie będą dyskutowane z ministrem Adamczykiem. Chcemy dojść do tego, aby oszczędności w ramach Krajowego Programu Kolejowego były przeznaczone na Szczecin – Świnoujście.

Muszę opuścić obrady, aby uzgodnić z panem ministrem Adamczykiem kwotę 25 mln zł na tor podejściowy Szczecin – Świnoujście. Dziś mam to spotkanie. Mam wszelkie podstawy, by sądzić, że ono zakończy się pozytywnie. Stąd będą te pieniądze w bieżącym roku. Nie mamy programu wieloletniego utrzymania tego toru, co konstatuję z przykrością.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Horały dotyczące opodatkowania w porcie Gdańsk, jest wyrok NSA korzystny dla portu. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA nabył podstawę do odzyskania nadpłaconych danin od miasta Gdańsk.

Myślę, że wyczerpałem odpowiedzi na pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze chwilę, panie ministrze.

Pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuje bardzo, pani przewodnicząca. Panie ministrze, szanowni państwo, mam pytanie do pana ministra dotyczące portu w Ustce. Jaka jest szansa, żeby z programu rozwoju portów morskich do 2020 r. był finansowany rozwój portu w Ustce? Jak wiemy, co miesiąc 500 tirów jedzie przez ten kurort i go rozjeżdża. To droga łososia, który jest transportowany do przetwórni w Ustce. Na dalekiej północy towar ładowany jest na wagony. Później transportowany jest do Oslo. Z Oslo odbywa się transport tirami do Karlskrony, do Gdyni i do Ustki. Port w Ustce można by szybko przystosować. Takie jest oczekiwanie samorządu. Możliwa jest kooperacja z Norwegami.

Grzechem jest, że walory tego miejsca są niewykorzystane. W okresie międzywojennym planowano, aby port w Ustce był jednym z największych na Bałtyku. Jeśli nie będzie rozwoju portu w Ustce pod względem handlowym, nie nastąpi też rozwój Słupska. Jaka jest szansa, że port w Ustce otrzyma jakieś środki finansowe?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chciałbym odnieść się do wątku, o którym mówił pan minister, dotyczącym podejrzenia, czy w porcie Gdynia nie doszło do naruszenia prawa. Panie ministrze, to nie jest moja tradycja i kultura polityczna mojej formacji, żeby zgłaszać sprawę do prokuratury i organizować konferencję prasową bez precyzyjnego uzasadnienia. Jako poseł wykonujący swój mandat mam prawo oczekiwać od pana ministra, jako podmiotu nadzorującego port Gdynia, że pan minister przedstawi mi wszystkie dokumenty dotyczące sprawy, którą opisałem w interpelacji. Na tej podstawie podejmę decyzję, czy jest powód do zwrócenia się do prokuratury, czy nie. Pana ministra również dotyczą tego rodzaju obowiązki. Tego oczekuję.

W interpelacji, którą składałem na ręce pani premier, prosiłem o przekazanie mi wszystkich dokumentów. Chciałbym zobaczyć dokumenty związane z aktywnością (nie chcę wymieniać nazwiska tego pana) byłego wiceprzewodniczącego rady nadzorczej portu Gdynia, który został prezesem przedsiębiorstwa „Sieć". Czy złożył wcześniej rezygnację, czy nie? Kiedy ta rezygnacja została przekazana? Dlatego w tym samym dniu odbyło się walne zgromadzenie przedsiębiorstwa „Sieć", na którym powołano radę nadzorcza? Ta rada nadzorcza od razu powołała tego pana. Doszło do ciągu wielu zdarzeń, które pozwalają wątpić, czy rzeczywiście tylko gospodarcza intencja kierowała tymi zdarzeniami? Chciałbym wszystkie te informacje pozyskać, żeby w tej materii podjąć decyzję, co dalej uczynić.

Jeśli chodzi o samorządy w portach, przez wiele lat toczyła się dyskusja na temat komunalizacji portów morskich. Rozwiązanie przyjęte w ustawie o portach i przystaniach morskich stanowiło konsens godzący dwie racje. Samorządowcy uzyskali możliwość wskazywania przewodniczącego rady nadzorczej oraz około połowy członków rady nadzorczej poszczególnych portów, ale z założeniem, że Skarb Państwa zachowuje większość, więc wszystkie decyzje korporacyjne Skarb Państwa mógł podejmować i podejmował. Państwo naruszyliście ten kompromis, konfliktując się z samorządowcami. Inna sytuacja jest, jeśli samorządowiec zasiada, będąc umocowany ustawowo w radzie nadzorczej portu, a inaczej, jeśli minister z Warszawy powołuje samorządowca. Rozumiem, że takie rozwiązanie pan poseł Horała proponuje.

Dziękuję pięknie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Panie pośle, wczoraj rozmawialiśmy o porcie w Ustce. Został ogłoszony przetarg przez Urząd Morski w Słupsku na rewitalizację portu – studium wykonalności. Środki, które

mają zasilić rozbudowę portu Ustka, to środki rybackie. Przewidziana jest rozbudowa falochronu z funkcją przeładunkową. Pozwoliłem sobie uszczegółowić informacje na temat sieci dostępowej do portu Ustka od strony lądu. Planowane są przedsięwzięcia. Przykro mi, nie pamiętam numerów dróg.

Rewitalizacja portu będzie się odbywać za pomocą środków unijnych, nie są zaangażowane środki budżetowej. Aplikujemy o te środki z szansą na ich otrzymanie.

Jeśli chodzi o wypowiedź polityczną pana posła Aziewicza, w kulturze pańskiej formacji jest rzucanie prokuratorów na ludzi. Sam byłem obiektem trzech takich ataków.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Niestety, pan minister musi nas opuścić. Dziękujemy i życzymy powodzenia w zdobywaniu funduszy.

Przechodzimy do dalszej części spotkania. Pan poseł Horała prosił o głos. Bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Niestety, ponownie muszę uzupełnić pewne tezy. Być może nie wszyscy mają pełną wiedzę. Faktycznie w ustawie o portach i przystaniach morskich, mającej już 20 lat, zostało zawarte sformułowanie, które można by nazwać kompromisem pomiędzy stroną rządową i samorządową, tylko dlaczego nie wspominamy o kolejnym sformułowaniu, które zostało zamieszczone, to znaczy że zarządy gmin wniosą gotówką lub aportem gruntów udziały do spółek zarządzających portami w wysokości co najmniej 33% kapitału zakładowego. To postanowienie nie zostało zrealizowane. Kompromis zakłada, że obie strony coś oddają, z czegoś się wycofują, nawzajem realizują swoje interesy. Nie może być tak, że jedna strona konsumuje wszystkie pozytywne skutki kompromisu, natomiast nie wypełnia zobowiązań, które w kompromisie były zawarte.

Za chwilę będziemy omawiać wyniki kontroli NIK, które przeczytałem dokładnie. W informacji znajduje się sformułowanie, że na terenach administracyjnych portów leżą duże grunty będące we własności gmin i nieprzekazane zarządom portów. W porcie w Gdańsku miasto Gdańsk na terenie portu ma więcej gruntów niż Zarząd Portu Morskiego Gdańsk SA. Naturalne byłoby zrealizowanie tego zobowiązania wynikającego z ustawy, przekazanie gruntów przez gminy na rzecz zarządów portów, w zamian za objęcie udziałów. Mając dużo udziałów, miałyby proporcjonalnie więcej udziałów w organach nadzoru.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Myślałam, panowie, że nie będziemy już po raz kolejny powtarzać tych kwestii. Tyle razy ta sprawa była już tłumaczona, przedstawiana. Wyjaśniano, w jakim zakresie gminy zrealizowały ustawę o portach i przystaniach morskich. Miałam nadzieję, że nie będziemy wracać do tego tematu. Jednak dobrze, że kwestia została wyjaśniona po raz kolejny. Wiadomo, kto do czego się zobowiązał, kto z czego się nie wywiązał. W myśl ustawy są reprezentowani przedstawiciele samorządu i będą uczestniczyć w pracach na rzecz rozwoju portów i miast, w których porty są położone.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Czy chcecie państwo zadać pytanie naszym gościom? Będę oddawać głos również gościom Komisji.

Mam pytanie do zarządów portów. Zanim przedstawicie państwo informację, którą sami planowaliście przekazać, chciałabym, żebyście powiedzieli nam o trudnościach rozwojowych portów. Z czego one wynikają? Jakie są? Czy chodzi o obszar Natura 2000, czy kwestie będące w gestii konserwatora zabytków? Takie sygnały były do mnie zgłaszane. Może sprawy własnościowe, odszkodowawcze.

Jeśli ze strony państwa posłów nie ma pytań, to oddałabym głos naszym gościom, prosząc, aby państwo się przedstawiali. Zapraszam do zabrania głosu. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Gdańsk SA Łukasz Greinke:

Dzień dobry państwu. Łukasz Greinke – prezes zarządu portu Gdańsk. Chciałbym wyjaśnić kwestie personalne, które są bardzo gorące. Pan poseł Aziewicz chciałby z pewno-

ścią uzyskać jakąś informację. Powołując rady nadzorcze, mieliśmy na względzie cele gospodarcze. Opieraliśmy się na opiniach prawnych wewnętrznych prawników, którzy uznali, że możliwe jest powołanie do rad nadzorczych osób, które nie posiadają tych kompetencji, tym bardziej że podobne zdarzenia działy się w przeszłości. Wcześniej nikt tego nie kwestionował. Co więcej, w zarządzie portu Gdańsk do niedawna zasiadała osoba, która nie miała kompetencji. Jak pan poseł wie, konsekwencje są dużo dalej idące niż w przypadku spółek – córek.

W przypadku spółek – córek ustawa nie mówi o nieważności podjętych uchwał. Kiedy uzyskaliśmy wiedzę, że osoby zasiadające w radach nadzorczych powinny mieć kwalifikacje to umożliwiające (wymogi są bardzo restrykcyjne), poprosiliśmy naszych prawników o przygotowanie opinii prawnej na piśmie. Prawnicy podtrzymali stanowisko wyrażone ustnie. Następnie zwróciliśmy się bezpośrednio do ministra. Minister Witkowski udzielił nam odpowiedzi, że wolą właściciela jest, aby osoby posiadały kompetencje i odpowiednie kwalifikacje. Dlatego odwołaliśmy rady nadzorcze, które zostały wybrane. Działo się to w odstępie jednego tygodnia. W skład rad nadzorczych zostali powołani pracownicy, którzy legitymowali się zdanym egzaminem lub posiadali zwolnienie z tego egzaminu.

W trakcie kadencji rad nadzorczych wybrały one zarządy spółek. Zarządy wybrane są w sposób ważny. Zarządzanie spółkami – córkami nie wychodzi jakoś, tylko bardzo dobrze. Spółki zaczęły inwestować w sprzęt. Spółka „Rezerwa" pierwszy raz odnotowuje wzrost przychodów, wynik dodatni. Podobnie Straż Ochrony Portu. Zarząd nie został zmieniony z uwagi na kwalifikacje osoby, która w nim zasiadała. Został dokooptowany drugi członek zarządu. Spółka pierwszy raz od wielu lat wygenerowała zysk. Podobnie jest z „Eksploatacją", która choć notuje stratę, udało się zahamować tendencję powiększania tej straty. Zarząd zwiększa przychody. Poszczególne miesiące wykazują zysk. Jesteśmy pełni optymizmu co do procesu prywatyzacji spółki.

Sytuacja jest trudna. Jesteśmy w sporze sądowym. Rozpatrujemy wszystkie możliwe scenariusze. Została zlecona opinia, która odpowie na pytanie, jakie scenariusze są możliwe do zrealizowania. W pierwszej kolejności należy zbadać sam proces prywatyzacji. Chcemy mieć pewność, że na wcześniejszym etapie nie popełniono żadnego błędu, który dyskwalifikowałby naszą późniejszą decyzję.

Jeśli chodzi o plany zarządu, będziemy realizować nie tylko programy CEF, które uzyskały finansowanie do 2020 r., czyli pogłębienie toru wodnego, rozbudowa sieci drogowo-kolejowej w porcie zewnętrznym. Zarząd portu przyznał się do błędu. Otóż powstawały ogromne terminale. Każdy miał świadomość, jaki wolumen ładunków będą generowały. Postawiliśmy na wybudowanie ogromnego parkingu buforowego, który odciąży miasto. Nie jesteśmy skłóceni z miastem. Współpraca układa się dobrze. Rozważamy pozyskanie części gruntów od miasta.

Oceniając to, co się działo, muszę powiedzieć o braku kompetencji w zakresie przygotowywania dokumentów w spółce. Ich poziom był dramatyczny. Niektórym pracownikom zabrakło kompetencji. Doprowadzili do ogromnych…To nie są małe kwoty, lecz ogromne. Wyjaśniamy to. Niestety, część z tych kwot przedawniła się.

Jeśli chodzi o problemy, poproszę naszego dyrektora ds. infrastruktury, aby powiedział o problemach dotyczących rozwoju portu.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kto z państwa zabierze teraz głos? Bardzo proszę.

Dyrektor ds. infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Marcin Osowski:

W uzupełnieniu do wypowiedzi pana prezesa, chciałbym powiedzieć, że przystępując do realizacji zadań związanych z kluczowym projektem CEF, czyli pogłębieniem toru wodnego i remontem nabrzeży, natknęliśmy się na dwa istotne problemy związane z obszarem Natura 2000. Cały port zewnętrzny wzdłuż linii Zatoki Gdańskiej jest włączony w obszar Natura 2000, co przeoczono kilkanaście lat temu. W roku 2014 i 2015 trwały konsultacje w sprawie rozporządzenia o ustanowieniu planu ochrony dla tego obszaru, który w praktyce sprowadza się do ochrony ptaków.

Wnioski z konsultacji są takie, że obszary portowe okazują się szczególnie predystynowane do ochrony ptactwa z uwagi na to, że tam spokojnie mogą bytować i nie są nękane przez spacerowiczów czy psy. W związku z tym w obszarze Natura 2000 (w obszarze pirsów i nabrzeży w porcie zewnętrznym) jakikolwiek remont, nawet po ostatnim sztormie wymagałby pełnej procedury środowiskowej, ze wszystkimi pozwoleniami. Wiadomo, jak długo to trwa. Co więcej, teren wód dostępowych, czyli tor wodny razem z obrotnicami w porcie zewnętrznym, wymagałby jedynie prac interwencyjnych związanych z ochroną przeciwpowodziową. Wykluczałoby to jakiekolwiek prace pogłębiarskie i serwisowe. To zamknęłoby port na duże jednostki wpływające do Gdańska.

Po rozpoznaniu problemu natychmiast przystąpiliśmy do poinformowania o tym resortu gospodarki morskiej, resortu środowiska oraz Ministerstwa Rozwoju. Pozostajemy także w kontakcie z Urzędem Morskim w Gdyni.

Kolejna kwestia to współpraca w wojewódzkim konserwatorem zabytków, który rutynowo wpisuje na listę zabytków wszystkie obiekty planowane przez zarząd do rozbiórki w związku z przyszłymi inwestycjami lub stawia bardzo wysokie wymagania obiektom znajdującym się na terenie portu Gdańsk, traktując każdą starą infrastrukturę jako wartościową z punktu widzenia substancji zabytkowej, nie bacząc na rozwój portu. Dotyczy to zwłaszcza pruskiej twierdzy Wisłoujście w porcie wewnętrznym. Otrzymaliśmy decyzję Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego uchylającą decyzję wojewódzkiego konserwatora zabytków, który oprotestował nasz sposób ochrony w związku z inwestycją. To oznacza, że musimy całą procedurę rozpoczynać od nowa. Dotyczy to projektu CEF, który powinien być zakończony i rozliczony do końca 2020 r.

To najważniejsze kwestie, które z punktu widzenia infrastruktury i rozwoju możemy zidentyfikować na tę chwilę.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy wcześniej był odpowiedni moment, aby tę sprawę załatwić? Czy coś przegapiono, czy teraz trzeba szybko przystąpić do działania?

Dyrektor w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA Marcin Osowski:

Taką sytuację zastaliśmy. Możemy reagować na to, co jest. Poprzednie zarządy uczestniczyły w konsultacjach i były brane pod uwagę jako kluczowy interesariusz w ramach ustaleń dla obszaru Natura 2000.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa chciałby również zabrać głos? Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Świnoujście Tadeusz Stryjewski:

Tadeusz Stryjewski – przewodniczący Rady Interesantów Portu Świnoujście. Jednym z podstawowych kierunków rozwoju gospodarki morskiej jest intensyfikacja żeglugi śródlądowej, rewitalizacja żeglowności Odry. Jednocześnie w planach rozwoju przedstawionych przez zarząd portu Świnoujście w ramach budowy wieży głębokowodnych przewiduje się likwidację najbardziej wysuniętego od strony morza portu barkowego, który ma służyć do obsługi tamtych nabrzeży od strony zasilanych barek. Myślę, że jest to niekonsekwencja związana z poprzednimi planami rozwojowymi portu. Dotychczas nie zostało to skorygowane.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Marek Trojnar:

Marek Trojnar – szef Biura Strategii i Rozwoju Portów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Chcę poruszyć dwie sprawy. Po pierwsze odpowiem na pytanie, które zadała pani przewodnicząca, po drugie, ustosunkuję się do wypowiedzi przedstawiciela Rady Interesantów Portu Świnoujście.

Zacznę od drugiej kwestii, bo jest krótsza. W strategii zawarta jest likwidacja Basenu Trymerskiego tylko i wyłącznie dlatego, że przez wiele lat port handlowy Świnoujście o to zabiegał. Kiedy sugerowaliśmy, żeby się zastanowić, port handlowy Świnoujście mocno na to naciskał. Teraz zmieniła się opcja, zmienił się właściciel i nastąpiła zmiana. Nie mówimy „nie". Wszystko będzie szczegółowo rozważane, ale musimy powyjaśniać sprawy. Po pierwsze, koszty są bardzo duże, a efekt stosunkowo niewielki. Bo ten był projektowany w latach 60. dla bardzo małych barek 500-tonowych. Jeśli poprawi się stopień żeglowności Odry, barki będą znacznie większe i niewiele tam się pomieści. Nie mówimy „nie". Będzie rozmawiać na ten temat ze spółką. Tutaj chyba nie jest miejsce, żeby te sprawy przedstawiać.

Co do pytania pani przewodniczącej o problemy i kłopoty, w każdym procesie rozwojowym, inwestycyjnym pojawiają się przeszkody. Za dobrze by było, gdyby wszystko szło gładko. Co do obszarów Natura 2000, to już przyzwyczailiśmy się do tych trudności. Na terenie portów Szczecin i Świnoujście mamy albo obszary Natura 2000, albo obszary chronione, albo rezerwat. Praktycznie nie ma już terenu przeznaczonego pod rozwój, który byłby wolny od tego typu ograniczeń. Dotyczy to zarówno obszarów lądowych, jak i wodnych. Nauczyliśmy się z tym żyć. Nie przeraża nas to. Jeśli daliśmy radę wybudować terminal LNG na obszarze Natura 2000 i to odbyło się kulturalnie, w uzgodnieniu ze wszystkimi organizacjami ekologicznymi, to myślę, że i inne inwestycje w podobny sposób uda się przeprowadzić. To jest kwestia współpracy, przepływu informacji pomiędzy inwestorem a tymi wszystkimi organizacjami.

Największą trudnością występującą w procesie rozwojowym, inwestycyjnym jest brak środków. Nie oznacza to, że tych środków nie ma, ale są one niewystarczające w stosunku do potrzeb. Dla przykładu – jeśli mówimy o środkach pomocowych, to w perspektywie 2004-2006 mieliśmy 150 mln zł, w latach 2007-2013 – 400 mln zł, w obecnej perspektywie 2014-2020 – 800 mln zł. To są już kwoty znaczące, ale proszę pamiętać o tym, że w poprzednich perspektywach dofinansowanie wyniosło 85%, a nasz udział 15%, a obecnie maksymalne dofinansowanie wynosi 60%. Nasz udział wynosi 40%, czyli musimy znaleźć 300 mln zł w ramach środków własnych. Nie jesteśmy w stanie wypracować takich środków. Musimy zaciągnąć kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jeśli są pieniądze, jesteśmy w stanie bez większych problemów realizować inwestycje.

Port nie jest miejscem wyalienowanym, nie działa samodzielnie. Klienci patrzą na cały ciąg transportowy, a więc dostęp od strony lądu i wody. W tym obszarze wymaganych jest wiele inwestycji. Nie możemy ich realizować. To jest poza granicami portu, więc staramy się w maksymalnym stopniu współpracować z PKP PLK, z gminą Szczecin, gminą Świnoujście, z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. To nam się udaje. Lada dzień będzie odpisana umowa na poprawę dostępu kolejowego do portu w Szczecinie i Świnoujściu. Koszt inwestycji to 650 mln zł. Miasto Szczecin zabiega o środki z CEF na poprawę dostępu do portu. To jest inwestycja ostatniej mili. Po jej zrealizowaniu dojazd do portu będzie zapewniony na przyzwoitym poziomie. Gmina Świnoujście otrzymała z PO IŚ środki na poprawę dostępu drogowego. To przebiega sprawnie.

Wielkim problemem jest S-3, choć w ostatnim czasie zostały podpisane umowy na odcinek Miękowo – Brzozowo. Przygotowywana jest dokumentacja na końcowy odcinek do terminala promowego w Świnoujściu między Troszynem a Świnoujściem. To są istotne sprawy, które traktujemy tak samo poważnie, jak samą rozbudowę infrastruktury portowej.

Są pewne problemy, ale możliwe do rozwiązania. Na dzień dzisiejszy nie dostrzegam problemu, który byłby nierozwiązywalny.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes portu Gdynia.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA dyrektor naczelny Adam Meller:

Dzień dobry państwu. Adam Meller – prezes zarządu portu Gdynia. Proszę państwa, odniosę się w pierwszej kolejności do informacji, które przekazał pan wiceprzewodni-

czący Komisji. Chodzi o kwestię zatrudnienia byłego prezesa pana Janusza Jarosińskiego w naszej spółce.

Chcę zdementować pewne informacje. Pan Janusz Jarosiński przed jego bezpośrednim odwołaniem poszedł na długotrwałe zwolnienie lekarskie i nie był już obecny na posiedzeniu ostatniej rady nadzorczej, w której powinien uczestniczyć. Zwolnienie rozpoczęło się w lipcu, a zakończyło z końcem października. W tym czasie pan Jarosiński zaczął też wykorzystywać urlop. Pierwszy raz spotkałem się z sytuacją, żeby menadżer spółki Skarbu Państwa, prezes udał się na półroczny urlop. Urlop był przewidziany od 11 lipca do końca stycznia przyszłego roku.

Pan Jarosiński przerwał urlop, ponieważ otrzymał długotrwałe zwolnienie lekarskie, o którym wspomniałem. W końcu października skończyło mu się zwolnienie, więc automatycznie przeszedł na wykorzystywanie urlopu. Poprosiliśmy go z kolegami o kilka wyjaśnień dotyczących pracy spółki. Być może brał udział w negocjacjach, o których nie widzieliśmy, tym bardziej że dokumentów spółki nam nie przekazał. Przyszedł czterokrotnie do spółki i udzielił wyjaśnień pisemnych.

Zaproponowaliśmy panu prezesowi nowe stanowisko. Uznaliśmy, że jest doświadczonym menadżerem. Wiele lat pracował w porcie i go zna. Zaproponowaliśmy panu Jarosińskiemu samodzielne stanowisko doradcy zarządu z wynagrodzeniem na poziomie kierownika działu. Pan Jarosiński przyjął to do wiadomości, ale de facto odmówił. Dowiedziałem się, że od 9 grudnia przebywa ponownie na zwolnieniu lekarskim do 30 grudnia. Być może zobaczymy się w przyszłym roku. Przypominam, że do końca stycznia ma urlop.

W tym czasie pan były prezes zapisał się do Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej. W kilka dni później został jego pracownikiem funkcyjnym. W związku z tym nowy zarząd spółki otrzymał informację z owego związku, że pan prezes jest objęty szczególną ochroną związkową. Kadencja kończy się w 2018 r.

Dodam, że będąc w Warszawie na konferencji, spotkaliśmy pana prezesa. To był początek października, kiedy przebywał na zwolnieniu lekarskim. Wydawało nam się, że jest w świetnej kondycji, ale być może myliliśmy się.

Jeśli chodzi o kwestie personalne w spółce „Sieć”, jest to spółka podległa zarządowi morskiego portu. Kiedyś była to spółka o charakterze wodno-kanalizacyjnym, elektrycznym, działu zaopatrzenia. Wszystkie te profile działalności zostały skupione w jednej spółce. 100% udziałów ma zarząd morskiego portu. Wymiana kadry menadżerskiej w porcie odbywała się dwoma etapami. Najpierw zostali powołani koledzy wiceprezesi. Ja, jako prezes, zostałem powołany na początku sierpnia. Koledzy przyglądali się pracy tej spółki. Spółka wykonywała drobne prace awaryjne, oferując stawki nierynkowe. Intencją było, żeby spółka zaczęła być widoczna w mieście, żeby podejmowała się większych zadań.

Stwierdziliśmy, że w radzie nadzorczej spółki na trzy osoby tylko jedna została wybrana przez załogę i jej kadencja jeszcze trwa. Dwie osoby to już nie są pracownicy zarządu morskiego portu. Pani Czaplicka była już w owym czasie emerytowanym pracownikiem. Dotyczyło to również pana Walerego Takiewicza, który był wiceprezesem spółki w poprzedniej kadencji. On również został odwołany i odszedł do pracy poza portem. W związku z powyższym, jako właściciel spółki, podjęliśmy działania, oczywiście zgodne z prawem, w celu zmiany dwóch członków rady nadzorczej spółki.

Zapewniam państwa, że na te stanowiska zostały powołane osoby o najwyższych, naszym zdaniem, kwalifikacjach. Jedna osoba to pani, która posiada uprawnienia do pełnienia funkcji w radach nadzorczych spółek Skarbu Państwa, wieloletnia menadżer w różnych firmach. Druga osoba to pani profesor ekonomii zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego. Kwalifikacje tych osób są moim zdaniem nie do podważenia.

Rada nadzorcza zebrała się i zmieniła skład zarządu. Stary zarząd był mało zainteresowany rozwijaniem działalności i pozyskiwaniem nowych przychodów z innych źródeł. Działał na zasadzie prac zlecanych przez zarząd morskiego portu. Nasza polityka była taka, żeby spółka „Sieć” zaczęła generować przychody również z zewnętrznych źródeł. Przykładem złej struktury w tej spółce były jednoosobowe stanowiska typu dyrektor ds. handlu zagranicznego, osoba, która tak naprawdę nic nie kupowała za granicą, ale piastowała takie stanowisko.

To tyle, jeśli chodzi o sprawy personalne. Mam nadzieję, że te wyjaśnienia są wystarczające.

Jeśli chodzi o problemy, port w Gdyni jest o tyle specyficzny, że jest otoczony miastem i ma mało szans na rozwój terenów. Jedynym terenem, o który ostatnio bardzo mocno walczymy, jest obszar Stoczni Marynarki Wojennej, która jest w likwidacji. Muszę podziękować nieobecnemu panu wiceministrowi, który włączył się w tę sprawę. Problemem dla nas było, że stocznia została dwa tygodnie temu ogłoszeniem pani syndyk wystawiona na sprzedaż, ale sprzedaż w formie przedsiębiorstwa. Poza przejęciem majątku kupujący musiałby przejąć również zasoby ludzkie (stocznia zatrudnia ok. 700 osób), a także umowy i kontrakty, które pani syndyk podpisała, m.in. kontrakt na sławetny okręt korwetę Gawron. Ten kontrakt już wielokrotnie był rolowany, jeśli chodzi o terminy. W ostatnim czasie dowiedzieliśmy się, że nastąpiło kolejne przesunięcie terminu o 20 miesięcy.

Dla zarządu morskiego portu dużym ograniczeniem było to, że port, zgodnie z obowiązującą ustawą, nie może prowadzić działalności stoczniowej. W związku z tym zakup części zorganizowanej przedsiębiorstwa nie był dla nas realny. Widzę, że pan minister wspomógł nas. Być może uda nam się rozdzielić sprawy majątkowe stoczni od jej bieżącej produkcji. Dałoby to nam szansę na zakup 30 ha z terenami nad wodą, z nabrzeżami. To byłby dla portu w Gdyni duży oddech.

Wspomnę, że w tej chwili stoimy u progu. Dzisiaj odbywa się posiedzenie Krajowej Izby Odwoławczej w sprawie wybory wykonawcy na obrotnicę nr 2 w porcie. Mam nadzieję, że temat szybko się zakończy i wreszcie przystąpimy do budowy obrotnicy, która będzie oddechem dla naszych firm, które operują w porcie, m.in. dla terminali kontenerowych. W ślad za budową obrotnicy, czyli możliwością obsługi statków znacznie dłuższych, pójdzie również pogłębianie kanałów portowych. To są dwa zadania związane ze sobą. Dzięki temu Gdynia zyska możliwość przyjmowania znacznie większych statków, a nie tylko takich, jakie dzisiaj do Gdyni mogą zawijać.

Kolejny temat dotyczący rozwoju portu. W połowie przyszłego roku rusza budowa nowego publicznego terminala promowego, m.in. Stena Line, dzięki której mamy sprawne, szybkie i częste połączenia z miastem Karlskrona w Szwecji. Stena przeniesie się ponieważ linia Karlskrona – Gdynia jest jedną z bardziej rentownych, Stena Line już zadeklarowała, że zmieni tabor i znacznie większe promy będą obsługiwać tę linię.

Ciąg dalszy trudności, ale są to trudności zewnętrzne. Nie zawsze jesteśmy władni, żeby cokolwiek w tym temacie zrobić. Mam na myśli linię 201, która umożliwiłaby połączenie kolejowe portu poprzez Kościerzynę z Bydgoszczą, z ominięciem Trójmiasta. Wiemy, że obecnie Trójmiasto jest bardzo przeciążone. W rejonie Gdańska Głównego jest obecnie nad torami budowana galeria, podobno zgodnie z przepisami. Wiemy, że ograniczenia mogą się tylko zwiększać, a nie zmniejszać. Pozostajemy w kontakcie z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, a konkretnie PKP PLK. Wiemy, że linia będzie wybudowana do 2023 r. mówimy o obszarze portu i połączeń wychodzących z portu. Wiemy, że ten temat będzie załatwiony do 2020 r. Cała linia do Bydgoszczy to perspektywa roku 2023. Myślę, że ten termin zostanie dotrzymany.

Największą bolączką jest wyjazd kołowy z portu. Dzisiaj sytuacja wygląda tak, że samochody ciężarowe, przekraczając limity dopuszczalnego nacisku na osie, wyjeżdżają z terminali kontenerowych estakadą Kwiatkowskiego, która nie jest do tego dostosowana. Tam bardzo często trwają remonty. Taką sytuację mieliśmy ostatnio miesiąc temu. Były wyłączane kolejne pasy, w związku z tym korki w Gdyni przy wyjeździe z portu i dojeździe do osiedli sąsiadujących osiągały zenit. Tak naprawdę lekiem na to zło byłaby budowa drogi czerwonej. Jesteśmy w kontakcie z miastem, żeby wspólnie o tę drogę się dobijać. Problem jest taki, że miasto widzi tę drogę nieco inaczej, bardziej urozmaiconą, z większą liczbą zjazdów. W związku z tym nakłady na tę inwestycje są znacznie większe niż Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa by oczekiwało i miało możliwości.

Zależy nam na jak najszybszym rozwiązaniu tego problemu. To jest wąskie gardło wyjazdu kołowego z terminali portowych.

To chyba wszystko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie, za wyczerpującą odpowiedź.

Szanowni państwo, mamy salę do 13.30. Musimy jeszcze porozmawiać o raportach NIK. Bardzo proszę o tym pamiętać.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o.o., prezes Związku Małych Portów Morskich Artur Lijewski:

Dziękuję bardzo. Artur Lijewski – prezes zarządu portu morskiego Kołobrzeg, a od 6 grudnia prezes Związku Małych Portów Morskich, który zawiązał się na bazie problemów dotykających nas wszystkich. Postaram się nie zdominować spotkania naszymi problemami, ale przedstawić głos małych portów i problemy, z jakimi się borykamy.

Po pierwsze, wymieniłbym utrzymanie infrastruktury dostępowej. Koszty utrzymania i budowy są relatywne do wielkości infrastruktury. Kolejny problem to źródła finansowania inwestycji, które realizujemy. Małe porty zostały w bieżącym okresie programowania wyłączone praktycznie ze wszystkiego, jeśli chodzi o możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych. Musimy budować infrastrukturę hydrotechniczną z własnych środków, które wygenerujemy, a nie jesteśmy w stanie tego zrobić sami z przychodów, które pozyskujemy. Kolejny problem to źródło utrzymania.

To trzy główne obszary problemowe, które nas dotyczą. Do 1996 r. małe porty w większości funkcjonowały i rozwijały odrębnie od miast. Po 1996 r., na mocy ustawy, przejęliśmy obowiązki utrzymania infrastruktury. Dzięki środkom dostępowym, które były przez ostatnie dwie kadencje możliwe do pobrania, mogliśmy rozwijać małe porty. Dowodem na to są analizy przedstawione przez pana ministra. Jeśli nie zastanowimy się nad zmianą modelu funkcjonowania małych portów, może dojść do tego, że utrzymanie infrastruktury, sprawy własnościowe, kwestie obszarów Natura 2000, sprawy związane z zabytkami spowodują, iż zaczniemy zwracać infrastrukturę Skarbowi Państwa, gdyż nie będziemy w stanie jej utrzymać.

Może to czarnowidztwo i ostre sformułowania. Cały czas jesteśmy pomijani. Nie dostrzegamy, aby doceniana była rola małych portów. Brak jest zainteresowania tą problematyką. Ustawa o portach i przystaniach morskich w ¾ dotyczy dużych portów. My jesteśmy zaliczani do innych portów, nawet bez podania definicji małego portu i infrastruktury portowej. Dostrzegamy potencjał, jaki tkwi w naszych portach. Apeluję o pochylenie się nad problemami małych portów. Sposób ich rozwiązania jest bowiem diametralnie inny niż w przypadku dużych portów. Potrzebujemy wsparcia z państwa strony.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Słuszna uwaga.

Bardzo proszę.

Dyrektor zarządu Morskiego Portu Mrzeżyno Wojciech Grzymkowski:

Minister powiedział dzisiaj, że nastąpi przesunięcie środków z programu rybackiego. To są jedyne środki dostępne dla małych portów. Większość pieniędzy została skierowana na konsumpcję. Dlaczego tak mówię? Bo dla mnie jest konsumpcją zakup skrzynek, samochodów dla rybaków, wyposażenia, które po 5 latach z portu wyjeżdża. W poprzednich programach nie dokończyliśmy prac związanych z wejściem do portów i utrzymaniem tych wejść. Mrzeżyno jest tego przykładem. Port przygotowany do obsługi jednostek o zanurzeniu do 5 m., z małym warsztatem, w którym można remontować jednostki o długości do 12 m. Dostępność od strony wody wynosi 2 m., czasami 3 m. Miały być wybudowane falochrony, ale z wielu względów przetargi nie powiodły się. Bardzo proszę, żebyśmy zwrócili uwagę na wydawanie środków z Narodowego Programu Rybackiego, przede wszystkim na infrastrukturę dostępową do małych portów.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli nie ma więcej zgłoszeń, uznam, że możemy zakończyć pierwszą część. Przechodzimy do pkt 2, obejmującego informację NIK o wynikach kontroli:

„Warunki rozwoju portów morskich” oraz „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”.

Jeśli będziecie mieli państwo jakieś uwagi po prezentacji, to bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie, pani przewodnicząca. Tomasz Emiljan – dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK. Chciałbym przeprosić w imieniu pana prezesa Kutyły za jego nieobecność. Pan prezes musiał udać się na posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Może jeszcze do nas dołączy. Jesteśmy przygotowani do zaprezentowania wyników. Jeśli pani przewodnicząca wyrazi zgodę, przekażę głos panu wicedyrektorowi Tadeuszowi Winiarzowi, który przedstawi najważniejsze ustalenia kontroli.

Dziękuję bardzo.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tadeusz Winiarz:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, na dzisiejszym posiedzeniu Komisji przedstawiamy wyniki naszych dwóch kontroli. Pierwsza dotyczyła warunków rozwoju portów morskich. Kontrola została przeprowadzona w 2011 r. Temat drugiej kontroli brzmiał: „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Kontrola została przeprowadzona w 2014 r.

Chciałbym podkreślić, że wyniki kontroli, dokonane oceny oraz sformułowane wnioski dotyczą okresu od 2009 r. do połowy 2014 r., mogą być więc po upływie kilku lat w części nieaktualne. Kontrola „Warunki rozwoju portów morskich” została przeprowadzona w 2011 r. i objęła: administrację rządową, drogową i morską, podmioty zarządzające portami oraz zarządcę infrastruktury kolejowej. Badaniami kontrolnymi objęto okres od 2009 r. do I półrocza 2011 r. NIK dokonała oceny działania administracji oraz zarządcy infrastruktury kolejowej z punktu widzenia poprawy dostępu do portów morskich od strony morza i lądu. Działania podmiotów zarządzających portami oceniono pod względem poprawy stanu technicznego i wykorzystania infrastruktury portowej.

Wyniki kontroli dały podstawę do pozytywnej oceny działalności skontrolowanych podmiotów w zakresie poprawy warunków funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, mimo zgłoszonych przez NIK zastrzeżeń do niektórych aspektów działalności administracji rządowej, w tym morskiej. Zastrzeżenia Izby dotyczyły przede wszystkim: przesunięcia terminu zakończenia realizacji inwestycji drogowych mających poprawić drogową infrastrukturę dostępu do portów. Zachowując priorytetowy charakter tych inwestycji, przesunięto termin realizacji dróg A1, S3 i S7 z 2012 r. na 2015 r.

Po drugie, wskazano na niewystarczającą skuteczność działań ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie wsparcia rozwoju transportu intermodalnego. W okresie objętym kontrola nastąpił wzrost stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, co oznaczało pogorszenie konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego przewozu kontenerów morskich transportem kolejowym. Ponadto wzrost stawek ograniczał konkurencyjność polskich portów morskich na międzynarodowym rynku usług transportowych.

Po trzecie, stwierdzono brak ostatecznej decyzji w sprawie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską . Decyzja ta uzależniona była jednaj od wyników złożonego i zbiurokratyzowanego procesu uzgodnień środowiskowych. W strategii rozwoju portów morskich do 2015 r., przyjętej przez rząd RP 16 listopada 2007 r., założono, że budowa tej drogi nastąpi w latach 2008-2013.

Po czwarte, NIK zarzuca niezidentyfikowanie przez administrację rządową istniejących barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości morskiej w celu opracowania stosownych projektów aktów prawnych znoszących te bariery. Chodziło np. o usprawnienie odpraw towarów poddawanych kontroli nie tylko służby celnej, ale także służb sanitarnych, fitosanitarnych, weterynaryjnych, jakości handlowej, które na dodatek podlegały różnym resortom. Tymczasem np. w porcie Hamburg kontrole towarów importowych przeprowadzały dwie służby, w tym jedna to służba celna.

Duża liczba i uciążliwość w portach morskich granicznych służb kontrolnych niejednokrotnie przesądzały o wyładunku w jednym z portów zachodnioeuropejskich i dalszej dostawie tych ładunków do Polski drogą lądową. Nie bez znaczenia pozostawał fakt,

że w myśl rozwiązań unijnych 25% wpływów z należności celnych pozostaje w budżecie państwa, w którym odprawiany jest towar. Pozostałe 75% odprowadzane jest do kasy Unii Europejskiej. Zatem to w interesie naszego kraju było przeprowadzenie w tym zakresie takich zmian legislacyjnych i organizacyjnych, które skutkowałyby przyciągnięciem podmiotów zagranicznych do dokonywania odpraw celnych w Polsce.

Po piąte, stwierdzono występujące wciąż niepełne dostosowanie do obowiązujących wymogów parametrów eksploatacyjnych obiektów infrastruktury dostępu do portów od strony morza. W szczególności dotyczyło to głębokości i szerokości torów podejściowych, a podstawową przyczyną występowania spłyceń były niewystarczające środki z budżetu państwa na sfinansowanie stosownych robót. Nie sprzyjały temu również obowiązujące procedury budowlane, takie jak opracowanie projektu prac pogłębiarskich, uzyskanie decyzji środowiskowych, zgłoszenie wykonania robót do urzędu wojewódzkiego. Powodowało to, że wykonanie prac rozeznanych wiosną było możliwe jesienią bądź dopiero wiosną następnego roku.

Zarówno zarządca linii kolejowych PKP PLK SA, jak i spółki zarządzające portami nie wykonywały w zaplanowanych terminach zadań inwestycyjnych dotyczących połączeń z portami i budowy obiektów infrastruktury portowej. W przypadku PKP PLK skutkowało to m.in. zmniejszeniem szybkości jazdy pociągów towarowych na trasach dojazdowych do portów. W latach 2009-2011 przedłużył się średni czas dojazdu takich pociągów do portu. Przykładowo na trasie Tarnowskie Góry – Gdańsk z 15 godzin 52 minut do 17 godzin 42 minut, tj. o ponad 12%, a na trasie Chełm – Gdynia z 19 godzin 59 minut do 30 godzin 13 minut, tj. o prawie 54%.

Niewykonywanie w planowanym zakresie zadań rzeczowych przez spółki zarządzające portami skutkowało wolniejszym tempem odnowy obiektów infrastruktury portowej, co w praktyce oznaczało, że parametry techniczne niektórych obiektów nie odpowiadały potrzebom nowoczesnych środków transportu oraz technologii przeładunków. Należy podkreślić, że niezadowalający stan techniczny części obiektów infrastruktury portowej wymagał dużych nakładów inwestycyjnych, a spółki zarządzające portami miały trudności z pozyskaniem na ten cel odpowiednich środków finansowych, zwłaszcza w sytuacji znacznego obciążenia tych spółek z tytułu podatku od nieruchomości.

Na przykład w grudniu 2010 r. spółka zarządzająca portem Gdańsk otrzymała decyzję prezydenta miasta Gdańska w sprawie domiaru podatku od nieruchomości wraz z odsetkami za 2005 r. w kwocie ponad 6 mln zł. Ponieważ podatek od nieruchomości był w latach 2006-2010 rozliczany na tych samych zasadach, jak w 2005 r., to przewidywano, że za te lata spółka zostanie obciążona kwota ok. 26 mln zł oraz dodatkowo zostanie zwiększony podatek w latach 2011-2014. W rezultacie w latach 2010-2014 suma wszystkich płatności z tego tytułu mogła wynieść ok. 72 mln zł. Jak ustalono w kolejnej kontroli, o której powiem za chwilę, prezydent miasta Gdańska w następnych latach wydawał kolejne decyzje ustalające zarządowi morskiego portu Gdańsk domiar do podatku od nieruchomości.

W związku z nieskutecznym działaniem, a często niepodejmowaniem stosownych działań mających przyczynić się do poprawy warunków rozwoju portów morskich, w informacji zostały sformułowane pod adresem ministra właściwego do spraw transportu i gospodarki morskiej wnioski, które dotyczyły potrzeby: po pierwsze, wsparcia rozwoju transportu intermodalnego jako ekologicznej formy transportu, w tym przewozu kontenerów do portów morskich. Po drugie, dokonania przeglądu istniejących barier w rozwoju przedsiębiorczości morskiej w celu opracowania stosownych projektów aktów prawnych znoszących te bariery. Po trzecie, możliwie szybkiego dostosowania do obowiązujących wymogów parametrów eksploatacyjnych obiektów infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza. Po czwarte, podjęcia ostatecznej decyzji w sprawie realizacji wieloletniego programu pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską", tj. przekopu przez Mierzeję Wiślaną. Po piąte, wzmocnienia nadzoru nad działalnością urzędów morskich oraz PKP PLK w zakresie realizacji przez te podmioty inwestycji infrastrukturalnych warunkujących dostęp do portów od strony morza oraz inwestycji stanowiących kolejowe połączenia z portami morskimi.

Chciałbym przejść teraz do omówienia drugiej kontroli z 2014 r. – „Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej". Kontrolą objęto Ministerstwo Skarbu Państwa i wszystkie trzy spółki zarządzające czterema portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Ponadto w związku z ustaleniami kontroli zaistniała potrzeba przeprowadzenia dodatkowo w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Badaniami kontrolnymi objęto lata 2012 do końca I połowy 2014 r.

NIK dokonała oceny działań ministra Skarbu Państwa w zakresie sprawowania funkcji właścicielskiej oraz w procesie przygotowania i realizacji strategii rozwoju portów oraz inicjowania zmian regulacji prawnych niezbędnych w celu rozwoju portów. Oceniono także działania spółek zarządzających czterema portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w zakresie zarządzania portami, tj. zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu, budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej, a także w zakresie gospodarki finansowej. W dodatkowej kontroli doraźnej oceniono działania ministra infrastruktury i rozwoju w odniesieniu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

W świetle dokonanych ustaleń NIK oceniła pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania kontrolowanych podmiotów na rzecz poprawy warunków funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich. Realizacja przez te podmioty zadań objętych kontrolą wpłynęła na wzrost wielkości przeładunków we wszystkich portach, wzrost przychodów ze sprzedaży oraz poprawę wskaźników ekonomicznych w każdej ze spółek zarządzających. Spółki zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na ogół prawidłowo zarządzały nieruchomościami i infrastrukturą portową oraz właściwie programowały i planowały rozwój portów. Należycie wykonywane były zadania ujęte w programach rozwoju portów, w tym przewidziane do realizacji przy udziale środków unijnych.

Ustalone nieprawidłowości dotyczyły w szczególności: po pierwsze, nierozdzielenia w portach funkcji zarządzania od funkcji eksploatacji. Po drugie, niezapewnienia spółkom zarządzania terenami portowymi o powierzchni odpowiedniej do potrzeb. Po trzecie, nieprecyzyjnych regulacji prawnych, dotyczących zdefiniowania infrastruktury portowej oraz określenia nieruchomości służących wykonywaniu zadań z zakresu obronności i bezpieczeństwa państwa. Po czwarte, niewłaściwego wywiązywania się przez spółki zarządzające z obowiązków zarządcy obiektów budowlanych, nałożonych przepisami Prawa budowlanego.

Spółki gospodarnie zarządzały nieruchomościami i infrastrukturą portową. W okresie trzech lat poprzedzających kontrole w każdej z trzech spółek zarządzających występował stały wzrost przychodów ze sprzedaży. W 2014 r. przychody te w każdej spółce przekroczyły 150 mln zł. Wzrastały zarówno przychody z dzierżaw, jak i opłat portowych. W zasadzie całe uzyskiwane dochody spółki zarządzające przeznaczały na budowę, rozbudowę i modernizacje infrastruktury portowej. W zakresie utrzymania infrastruktury portowej kontrola wykazała przypadki niewykonywania przez spółki części obowiązków nałożonych na zarządców obiektów budowlanych. Nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły niewłaściwego prowadzenia książek obiektu budowlanego. Wielokrotnie jedna książkę prowadzono dla kilku obiektów. Brakowało wpisów o zakresie wymaganych robot remontowych, o przeprowadzonych kontrolach. Do książek nie załączano protokołów z kontroli okresowych.

Kontrola ujawniła też, że w porcie Gdańsk 6 obiektów infrastruktury portowej, które w rozporządzeniu wykazane były jako ogólnodostępne, a zapewnienie ich dostępności należało do obowiązków spółki zarządzającej portem, było w stanie likwidacji lub zostało zabudowanych w sposób, który wykluczał możliwość ich eksploatacji.

Na ogół właściwie wykonywane były zadania w zakresie prognozowania i programowania rozwoju portów. Uwagi w tym zakresie sformułowaliśmy wobec zarządu portu Gdańsk, w którym pomimo że strategia rozwoju portu obowiązywała ponad 6,5 roku, nie opracowano kluczowych dokumentów w niej przywołanych, tj. wieloletniego harmonogramu działań oraz szczegółowego planu realizacji strategii. W dokumentach tych

miały być ustalone szczegółowe działania z terminami ich realizacji, terminy osiągnięcia celów wytyczonych w strategii, a także wskazane osoby odpowiedzialne za wykonanie poszczególnych zadań.

W styczniu 2013 r. minister Skarbu Państwa wykazał się inicjatywą w tym zakresie i spowodował przygotowanie przez 3 spółki zarządzające wspólnej analizy warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich. Następnie minister zobowiązał zarządy spółek do opracowania projektów strategii rozwoju poszczególnych portów. Strategie rozwoju portów do 2027 r. zostały przyjęte przez zarządy każdej ze spółek, zaopiniowane przez rady nadzorcze i zatwierdzone przez walne zgromadzenia w I połowie 2014 r.

Spółki zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w wyniku prowadzonej działalności inwestycyjnej unowocześniły infrastrukturę portową, w tym pod względem dostosowania jej do potrzeb rynku. Należy jednak stwierdzić, że infrastruktura portowa skontrolowanych portów była w znacznym stopniu zdekapitalizowana. W porcie Gdańsk 21 obiektów infrastruktury portowej było zamortyzowane w 100%. W porcie Gdynia stopień amortyzacji infrastruktury portowej kształtował się na poziomie 46,2% (pirsy, pomosty) -75,4% (infrastruktura ciepłownicza). W porcie Świnoujście średni stopień amortyzacji pirsów i pomostów wynosił 58%, nabrzeży ponad 61%, infrastruktury drogowej ponad 81%, a infrastruktury kolejowej 73,9%. W porcie Szczecin średni stopień amortyzacji pirsów i pomostów wynosił 71,7%, nabrzeży ponad 82%, infrastruktury drogowej 88%, a infrastruktury kolejowej 73,3%. Należy jednak powiedzieć, że w tym zakresie następowała stała poprawa.

W okresie objętym kontrolą spółki realizowały łącznie 136 zadań inwestycyjnych, na które poniosły nakłady w łącznej kwocie 688,8 mln zł. Spośród nich badaniem kontrolnym objęto 14 zadań, na które spółki w kontrolowanym okresie poniosły nakłady w kwocie prawie 350 mln zł, co stanowiło ponad 50% nakładów poniesionych w tym czasie na wszystkie 136 zadań. Wyniki kontroli dały podstawę do pozytywnej oceny gospodarki finansowej prowadzonej przez spółki zarządzające. W okresie objętym kontrolą w każdej z trzech spółek zarządzającej portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nastąpił wzrost aktywów ogółem, majątku trwałego i majątku obrotowego. Żadna ze spółek nie miała problemów z regulowaniem bieżących zobowiązań. Do finansowania działalności inwestycyjnej, poza środkami, o których mowa w art. 9 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, spółki zarządzające aktywnie pozyskiwały środki unijne.

Szanowni państwo, w ocenie NIK minister właściwy do spraw gospodarki morskiej nie podjął wystarczających działań w celu takiego doprecyzowania definicji infrastruktury portowej w ustawie o portach i przystaniach morskich, które pozwoliłoby wszystkim spółkom zarządzającym nadal korzystać ze zwolnienia z podatku od nieruchomości od infrastruktury portowej oddanej do użytkowania podmiotom eksploatacyjnym.

Ideą wprowadzenia w 2001 r. zmian przepisów ustawy o podatkach i opłatach lokalnych było zwolnienie spółek zarządzających z podatków od nieruchomości od infrastruktury portowej tych spółek. Tymczasem prezydenci Gdańska i Gdyni naliczali spółkom zarządzającym portami podatek od nieruchomości od budowli infrastruktury portowej wynajętej i wydzierżawionej podmiotom eksploatacyjnym. Do końca 2013 r. wydali oni decyzje określające zarządom tych dwóch portów wysokość dodatkowego zobowiązania w podatku od nieruchomości za lata 2005-2008 wraz z odsetkami w łącznej kwocie 106 mln zł. Sytuacja taka była wynikiem niejednoznacznej definicji infrastruktury portowej w ustawie o portach i przystaniach morskich.

W ocenie NIK minister właściwy ds. gospodarki morskiej nie zdefiniował, które części portów przeznaczone są do celów obronności i bezpieczeństwa państwa. Prezydenci Szczecina i Świnoujścia, którzy na zmianę przewodniczyli radzie nadzorczej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, naliczali zarządowi opłaty za wieczyste użytkowanie terenów portowych według stawki 3%, a nie według stawki 0,3%, która ma zastosowanie do nieruchomości oddanych na cele obronności i bezpieczeństwa państwa.

Intencją ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, do którego kompetencji należało przygotowanie przepisów ustalających nieruchomości portowe uznawane

za niezbędne na cele obronności i bezpieczeństwa państwa, było uznanie wszystkich nieruchomości będących we władaniu spółek zarządzających portami morskimi za niezbędne na cele obronności i bezpieczeństwa państwa. Tymczasem zapisy rozporządzenia wydanego w tej sprawie w 2004 r. nie były jednoznaczne. Jednak zmiana dokonana w 2013 r., która miała wyeliminować niejednoznaczność dotychczasowych zapisów, nie była pełna. Wskazywała, że niezbędne na te cele są nieruchomości wykorzystywane na porty morskie w części służącej wykonywaniu zadań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa przez podmioty zarządzające. Nie wskazano jednak, które nieruchomości będące w zarządzie spółek zarządzających portami służą wykonywaniu zadań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa.

W przypadku Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA różnica w wysokości opłaty rocznej przy stawkach 3% i 0,3% wynosiła w skali rocznej 3,8 mln zł. Powyższe negatywnie wpływało na wyniki finansowe i możliwości inwestycyjnego Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Proszę państwa, barierą rozwoju portów, w tym ograniczeniem inwestycji w infrastrukturę portową było zarządzanie przez spółki tylko częścią terenów portowych. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk zarządzał 27,4% obszaru portu, Zarząd Morskiego Portu Gdynia – 51%, w przypadku Szczecina było to 45%, a Świnoujścia – 26%. W ocenie NIK ograniczało to możliwości spółek zarządzających w zakresie rozbudowy infrastruktury portowej.

Ostatnia sprawa. Do czasu zakończenia kontroli przez NIK, a według mojej wiedzy do chwili obecnej, spółki zarządzające portami nie zrealizowały fundamentalnego założenia ustawy o portach i przystaniach morskich, tj. rozdzielenia sfery zarządzania od sfery eksploatacyjnej. W ustawie na 31 grudnia 2005 r. wyznaczono termin, do którego spółki zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej powinny zbyć udziały lub akcje w spółkach działających w sferze eksploatacji. Od tego terminu upłynęło do kontroli 9 lat, ale spółki zarządzające portami nie wywiązały się z obowiązku zbycia akcji spółek eksploatacyjnych. Każda z nich nadal dysponowała takimi akcjami. Nie bez winy był minister Skarbu Państwa, którego nadzór w tym zakresie uznaliśmy za nierzetelny.

Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów bądź z gości chciałby zabrać głos? Komisja musi rozpatrywać informacje NIK. Potrzebne było przedstawienie informacji przez pana dyrektora. Jeśli ktoś z państwa ma do tego wystąpienia jakieś uwagi, to bardzo proszę.

Pan chciał zabrać głos, bardzo proszę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Mariusz Połom:

Mariusz Połom – przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”. Chciałem zabrać głos w pierwszej części posiedzenia. Nie zgłosiłem się wcześniej, żeby nie zabierać czasu przedstawicielom NIK. Czy mogę teraz?

Chciałbym zabrać głos w dwóch kwestiach. Pierwsza dotyczy sytuacji spółki „Eksploatacja”. Pan prezes zarządu portu Gdańsk mówił o prawnym rozstrzygnięciu, czy ten proces został zamknięty. Istotne jest, aby taka opinia powstała. Związki zawodowe i strona społeczna dostrzegają działania właściciela, aby złagodzić skutki umów podpisanych wcześniej, w trakcie trwania procesu prywatyzacji, które dziś obowiązują, ale do prywatyzacji – jak wiemy – nie doszło. Jeśli nie zapadną decyzje, czy proces będzie kontynuowany, może te działania są niewystarczające. Trzeba pamiętać, że strona społeczna doszła do porozumienia, wynegocjowała i parafowała zaakceptowany przez załogę pakiet socjalny. Jeśli sprzedający, czyli zarząd portu Gdańsk podejmie decyzję o procesie prywatyzacji, to ważne jest – i tego oczekują pracownicy – żeby pakiet gwarancji pracowniczych nie był gorszy niż ten wynegocjowany z poprzednim inwestorem.

Nie wiemy, jaki będzie tryb prywatyzacji, czy to będą zaproszenia do negocjacji, czy przetarg. Ważne jest, aby pakiet był warunkiem przystąpienia inwestora do prywatyzacji. Myślę, że tę kwestię zarząd uzgodni ze stroną społeczną i związkami zawodowymi.

Druga kwestia dotyczy inwestycji w porcie Gdynia. Pan minister powiedział o rozwiązaniu, które daje nadzieję, że ta ważna inwestycja, jaka jest obrotnica, będzie szybko realizowana. Jak powiedział pan prezes portu Gdynia, wątpliwości budziła kwestia kupna stoczni w całości, kwestia ceny. Czy port na to stać? Czy pieniądze wystarczą inne inwestycje? Należy mieć też na uwadze kwestię społeczną – 700 pracowników, którzy od lat walczą o to, żeby utrzymać produkcję i żeby stocznia istniała. Pan minister wspomniał o rozwiązaniu, które pozwoli utrzymać produkcję stoczni. To rozwiązanie wydaje się na dzień dzisiejszy najwłaściwsze.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chcę dodać, że wysłuchaliśmy opinię komisji w sprawie pracy w niedziele. Tych kwestii, dotyczących usprawnienia pracy portów, jest sporo. Czy są jeszcze głosy w dyskusji?

Szanowni państwo, posiedzenie Komisji trwało dziś wyjątkowo długo. Cieszę się, że tyle osób przyjęło nasze zaproszenie. Dziękuję za przedstawienie raportu NIK.

W związku z wyczerpaniem porządku dziennego zamknę posiedzenie. Zanim to uczynię, chciałabym przypomnieć państwu posłom, aby zgłaszali sugestie tematów do planu pracy Komisji na I półrocze 2017 r. Ostatnie półrocze było bardzo intensywne. Do pewnych kwestii będziemy wracać. Proszę o zgłaszanie propozycji zagadnień. Jeśli nasi goście mieliby jakieś sugestie, to bardzo proszę. Jesteśmy gotowi podjąć interesujące państwa kwestie.

Dziękuję za przybycie. Zapraszam na następne posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie. Do widzenia.